



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 575 de 2021

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

UNIÓN NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
Delegación

ASOCIACIÓN DE USUARIOS DE ADAMI
Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 4 de agosto de 2021
(Sin corregir)

Preside:	Señor Representante Martín Tierno.
Miembros:	Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Nicolás De Módena, Miguel Irrazábal y Carlos Varela Nestier.
Delegado de Sector:	Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.
Asiste:	Señor Representante Sebastián Cal.
Invitados:	Por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, señores Mario González, Gustavo Sambolino, Santiago González y Andrés Martínez.
	Por la Asociación de Usuarios de Adami, señores Luis Du Boishamon y Juan Plateiro.
Secretario:	Señor Horacio Capdebila.
Prosecretaria:	Señora Joseline Rataro.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

ASUNTOS ENTRADOS

PROYECTOS DE LEY

"DURAZNO: TIERRA DE CAUDILLOS". Designación al puente ubicado en el kilómetro 185,500 de la Ruta Nacional Nº5, General Fructuoso Rivera, sobre el río Yí. C/1949/012.

"FERNÁN SILVA VALDÉS". Designación al puente ubicado sobre el arroyo Agua Sucia, en el kilómetro 200 de la Ruta Nacional Nº6. C/2526/013.

SOLICITUD DE AUDIENCIA

Trabajadores del Sector Suburbano, UNOTT -FOTS. Asunto 151795***.***

Usuarios de las líneas de ómnibus de la zona de San Luis y Jaureguiberry. Asunto 151965.

NOTAS RECIBIDAS

La Junta Departamental de Canelones envía exposición verbal del señor Edil Daniel Pereira referente al tema atención de siniestros de tránsito, de trabajo, o de cualquier otra índole en la vía pública. Asunto 151823.

Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte (ASCOT) remite nota a la Comisión. Asunto 151966.

- Fueron repartidos oportunamente.

—La Comisión da la bienvenida a la delegación de la Unott (Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte).

Ustedes habían enviado una nota solicitando ser recibidos por la Comisión por el tema de los trabajadores del sector suburbano, trabajadores nucleados en las empresas Copsa, Tala Pando, Casanova y Cita, para explicarnos las dificultades que está atravesando el sector que representan y, sobre todo -por lo que ponen en la nota-, intentando que la eminente pérdida de puestos de trabajo no se haga realidad.

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- Buenas tardes. Muchísimas gracias, en nombre de los trabajadores del sector suburbano, por habernos recibido en este ámbito.

Primero queremos que sepan que decidimos golpear las puertas de esta Comisión por un cúmulo de situaciones que viene sufriendo el sector suburbano, no solo las empresas sino los trabajadores, que trasciende al comienzo de la pandemia, a fines del 2019 y principios del 2020. Venimos arrastrando una situación complicada desde hace unos cuantos años, pero lo que ha pasado este último año y medio obviamente se ha venido agudizando.

Dentro de esos temas, lo más complicado que tenemos -es ahí cuando hacemos referencia a los puestos de trabajo- es que el sector, prácticamente en su conjunto, ante lo que ellos dicen son situaciones complicadas en lo que respecta a sus ingresos y a los servicios que prestan, han venido proponiendo, sistemáticamente durante los últimos meses y este último año y medio, una inminente racionalización del servicio en casi todas sus líneas. Mientras la pandemia estaba en un momento muy complicado, en el que no había prácticamente movilidad, la situación se entendía, y los compañeros de las diferentes empresas estaban en el seguro de paro o seguro de paro parcial, pero esta situación se ha mantenido en el tiempo.

En cuanto a las empresas, principalmente una de las cuatro, ha mantenido ese recorte de servicios en alguna franja horaria que va desde la hora 20 hasta las 5 de la mañana, teniendo de rehén -queda feo llamarlos de rehén, pero es así en esta situación- no solo a sus trabajadores, sino a gran parte de los usuarios de esas líneas, usuarios que después de la hora 20 o de la hora 21, tienen que llegar a ciertos destinos -que es a donde llegan algunas líneas- y caminar varios kilómetros para poder llegar a sus hogares.

Nosotros lo vemos con gran preocupación, primero, porque en este caso puntual prácticamente el cien por ciento de sus trabajadores asalariados -vamos a mencionar la empresa: son los compañeros de la empresa Copsa- están con media jornada laboral y el resto en el seguro parcial. Dicha situación claramente es un desahogo económico para las empresas, principalmente para esta empresa que estamos mencionando.

Nosotros vemos con gran preocupación lo que será volver. ¿Por qué? Porque se ha planteado, en varias oportunidades -capaz que la Comisión de transporte ya lo sabe-, por parte de esta empresa y de alguna otra, el pedido específico de una racionalización, una reestructura del sector suburbano, y todos sabemos lo que eso significa. Eso significa entregar o racionalizar en forma drástica algunas líneas que son de baja rentabilidad; recortes de servicios; abrir las frecuencias. Todos sabemos que el después de la pandemia, obviamente, nos va a traer la venta de menos boletos, tal como el sistema de transporte lo viene sufriendo desde hace muchos años, y nosotros vemos esto con gran preocupación. Entendemos que en este momento no solo la empresa Copsa -después vamos a terminar de redondear la situación de esta empresa, porque son varios los problemas que tiene- sino alguna otra como, por ejemplo, Casanova, han recortado algunas de sus líneas. El gran problema que hay es que no se está cumpliendo con el usuario. Hay múltiples denuncias ante el Ministerio de Transporte, que es donde la gente puede llegar a hacer esas denuncias por falta de servicios o por servicios que inclusive figuran y que no se cumplen.

¿Qué es lo que estamos diciendo? Que si tuviéramos el cumplimiento necesario o el que hoy las empresas deberían de prestar en todo el sector suburbano, gran parte de los trabajadores que hoy están figurando en el seguro de paro o en el seguro de paro parcial podrían volver a sus puestos de trabajo. Nosotros no desconocemos el problema del sector suburbano de las empresas. Quienes tenemos ya unos cuantos años trabajando acá sabemos bien que lamentablemente hemos perdido mercado y competitividad. El

sector suburbano trabaja desde Montevideo hasta gran parte de Canelones y algunas líneas llegan a San José. Sabemos bien que hemos perdido competitividad, básicamente, por el sector urbano, que ha llegado a lugares específicos y que, desde el punto de vista de lo que repercute en los puestos de trabajo, se nota. Sabemos que eso es así.

Entendemos -por eso estamos acá- que se deberían tomar algunas medidas, porque si seguimos corriendo con la misma suerte que hoy venimos teniendo referente a la pandemia, a corto plazo a las empresas se les va a soltar la mano de parte del gobierno. Hoy, las empresas están teniendo alguna asistencia especial, alguna asistencia extra, y los trabajadores están teniendo un seguro que les permite hacer media jornada laboral o trabajar la mitad de los jornales en el mes y el resto que sea cubierto. Eso va a terminar seguramente a corto plazo; nos preocupa un poco esa fecha, y nos preocupa un poco qué va a pasar, porque se menciona muy fuerte y con gran insistencia por parte de los empresarios la necesidad de una reestructura y una racionalización.

Esos son los problemas que está teniendo todo el sector desde antes de la pandemia hasta hoy y que, obviamente, se agudizaron.

En el caso de la empresa Copsa, desde el 2014 -mucho antes de la pandemia, está claro-, viene con un incumplimiento con sus trabajadores en forma sistemática en lo que respecta a sus obligaciones de toda índole, desde lo que es salario hasta lo que son sus aguinaldos, sus licencias, siempre argumentando la difícil situación económica que la empresa viene pasando desde hace ya muchos años. Nosotros no dudamos de que la situación de la empresa, por su tamaño, por la característica de tener muchas líneas y dentro de ellas, obviamente, tener líneas solidarias de baja rentabilidad, por momentos su situación se pueda llegar a complicar. Sin embargo, en el medio ha habido renovaciones de su flota en un cien por ciento y también en su infraestructura. Entonces, entendemos que no es un tema solamente de viabilidad, sino un poco de falta de respeto hacia sus trabajadores y hacia los derechos que tiene cualquier trabajador en este país, a tal punto que personal de la salud no ha llega en tiempo y forma a su trabajo.

Hemos recorrido todos los caminos para hacer entrar en razones a estas personas, ya que, vuelvo a repetir, dicha empresa no tiene problemas económicos. A veces lo planteamos acá y también en una comisión que se creó en el Ministerio de Transporte, para intentar solucionar esto, y sistemáticamente manifestábamos que era una falta de respeto por parte de sus dueños, principalmente hacia el usuario. Dicha empresa cumple con sus trabajadores a rajatabla en lo que es salario, pero no cumple con lo que le debería de exigir el Ministerio para prestar un servicio digno en líneas que no superan los 35 kilómetros y coches que en ese trayecto lamentablemente muchos de ellos no llegan a su destino. Entendemos que se debería y se podría exigir a los dueños -ya que son dos- que cumplan con la renovación de flota y que tomen las medidas necesarias para que el usuario ande en unidades seguras, por encima de todo, y que cada uno que pague su boleto lo pague para poder llegar a su destino, que es lo que quiere cualquiera. Esta es la realidad.

Tala Pando Montevideo no tiene problema de salarios, pero si seguimos con esta situación vamos a tener problemas de puestos de trabajo, porque si una empresa no tiene su herramienta de trabajo en condiciones, no tenemos empresa. Ustedes dirán: ¡qué ensalada nos trajeron estos muchachos! Es una ensalada bastante importante. Nosotros traemos básicamente esta situación real que está pasando y tenemos un pedido, pero si ustedes quieren dar su opinión a esta realidad, lo plantearíamos más tarde.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quiero dar la bienvenida a la delegación, agradecerles su comparecencia y, fundamentalmente, por

traernos un tema de extrema sensibilidad para, de alguna manera, contextualizar adecuadamente el planteo. Es la realidad de un sector que emplea a unas dos mil doscientas personas y que visualmente podemos referirlo como todos aquellos servicios que salen de la Terminal Río Branco para ir hacia los departamentos limítrofes de Canelones y San José, y se conceptualizan o se definen como suburbanos.

Es un sector que, como bien hacía referencia el señor Mario González, ha venido atravesando sucesivas dificultades, principalmente en el último decenio, y que de la enunciación de algunas de las situaciones, lo que no hace más que recrear o refrescar todo lo que ha pasado en esos años, uno llega a la inevitable conclusión de que es un sector viable. Más allá de las dificultades puntuales -depende desde el punto en que uno se pare, pero podrían atribuirse a problemas de gestión-, el sector es viable, y lo es, entre otras cuestiones, porque da transporte a más de cincuenta mil personas por día. O sea, cincuenta mil canarios y maragatos dependen de este servicio para trasladarse, ya sea hacia Montevideo, como en los traslados intradepartamentales, y dependen de este servicio.

Precisamente, llegó a Secretaría una nota de vecinos de San Luis, planteando exacta o coincidentemente la misma situación que los trabajadores de la Unott, sector suburbano, están planteando, es decir, las dificultades que están teniendo en materia de servicios. Desde nuestro punto de vista, esto tiene que ver con aprovechar una situación de emergencia sanitaria para procesar cambios estructurales. ¿Por qué afirmamos esto? Venimos de una discusión muy interesante, de un intercambio muy interesante con el señor ministro de Transporte respecto a las políticas de subsidios. El subsidio para el sector suburbano representa prácticamente del 22% al 25% de los ingresos, es decir, ¡vaya si la sociedad contribuirá al mantenimiento de este tipo de servicios! Y la devolución que tenemos de algunos permisarios es de ineficiencia absoluta.

Y en ese relato que se acaba de mencionar, cabe destacar la casi inexistencia de servicios nocturnos en la franja horaria entre las 22 y las 6 de la mañana; la obsolescencia de la flota y situaciones que tienen que ver con supresión de servicios a un conjunto de varias localidades del conjunto de Canelones. Básicamente, los vecinos del departamento han quedado sin un transporte tan esencial y tan vital como el transporte público de pasajeros.

El planteo natural ante todo este muy apretado resumen es preguntarles cuál ha sido la posición de las autoridades nacionales en este tema, porque la tarea de este ámbito es la de recibir las inquietudes de la sociedad, intentar articular, en la medida de las posibilidades, ante las autoridades del Poder Ejecutivo y, en esa ida y vuelta, alertar sobre algunas dificultades o, eventualmente, algunos conflictos, tratar de contenerlos en la medida de las posibilidades, pero aquí el actor relevante es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en tanto es el ente regulador de este servicio público, y lo es también el Ministerio de Trabajo.

Hoy, en el debate, precisamente, estaba esa situación donde el Ministerio de Transporte decía: yo regulo determinados aspectos, pero la política laboral se la reservamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Y en esa zona un tanto gris hay un conjunto de situaciones que se vienen procesando y que sabemos castigan, lamentablemente, a los trabajadores con mayor énfasis.

Por lo tanto, concretando las situaciones, quisiéramos conocer si han tenido la posibilidad de entrevistarse con las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, cuál ha sido su respuesta y cuáles han sido sus compromisos.

La otra pregunta refiere a conocer el dato de los trabajadores en el seguro de paro, tanto parcial como total. Ustedes planteaban la situación de trabajadores que llevan más de un año en el seguro total. Queremos conocer si ha habido propuestas de alternativas de rotación, como una forma de no "castigar" -entre comillas- a quienes tengan que padecer el seguro de paro total, porque termina siendo una herramienta mal utilizada con el objetivo de castigar a los malos trabajadores y hasta de tomar políticas antisindicales. La herramienta del seguro de paro en muchas empresas se ha transformado en eso: todos los trabajadores afiliados se encuentran en el seguro de paro.

Como tercer elemento, naturalmente, quisiéramos saber cuál es el nivel de entendimiento con las empresas, si hay diálogo, si hay instancias de negociación, cuál es su posición. Todo parece indicar que además de la situación que ustedes relatan hay otras que la anteceden, que tienen que ver con el transporte de carga, que tienen que ver con la política de subsidios, y todo parece indicar la necesidad de que esta Comisión cite al Ministerio de transporte para conocer su posición en todos estos temas.

Muchas gracias nuevamente por la comparecencia.

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- La posición del regulador, en este caso el Ministerio de Transporte, ante la situación del sector suburbano es la siguiente.

En este último tiempo se le ha planteado al Ministerio de Transporte una infinidad de cuestiones. Desde que empezó la pandemia hasta ahora hemos ido resolviendo uno a uno, destrabando algunos conflictos que tienen que ver con los pagos de los trabajadores en situaciones equis, como han sido, obviamente, los aguinaldos y, en algunas empresas, las licencias. Hemos tenido empresas que han cumplido con esas asistencias que se han dado y hemos tenido empresas que no han cumplido para nada, por lo menos durante el año pasado; este año fue un poco mejor previo al mes de junio.

El problema real del sector ha sido planteado ante el Ministerio de Transporte, nos consta, más que nada por el sector empresarial y su versión de las cosas va relacionada, básicamente, a la falta de competitividad o a lo que ellos refieren como una desventaja en lo que respecta a los subsidios con relación a otros sectores.

Además, hacen mucho hincapié en una equiparación salarial de ambos sectores y dicen que están por debajo de lo que reciben sectores como el transporte urbano, que es donde existe una equiparación salarial: a igual tarea, igual remuneración.

La problemática de los puestos de trabajo es lo que más hemos tratado con el Ministerio de Transporte, así como el problema de las líneas que hoy deberían estar circulando. Eso se les ha planteado y ha habido un mutuo acuerdo en ir aumentando la frecuencia de a poco ya que hay poca gente en la calle. Ese acuerdo, claramente, no es con los trabajadores. Es un acuerdo entre las empresas y el gobierno.

¿Qué queremos decir? Que nosotros lo que vemos, que es lo que hoy está planteado, es que más allá de los turnos que hoy se están cumpliendo se está pidiendo por parte del sector empresarial más reestructura, más racionalización que lo que hoy tenemos. Eso es lo que más nos preocupa, porque nosotros entendemos que están quedando lugares sin cubrir, otros con la frecuencia muy abierta comparada con la población de la zona del departamento de Canelones. Entonces, pensamos que hay que analizar la situación del sector, para poder decir que con tal o cual corrección esa situación es viable. Quizás ese sea el camino, pero no el del recorte para la racionalización de servicios. Reitero: no digo esto por los puestos de trabajo, sino por el propio cumplimiento que hoy se le está dando por parte de estas empresas al usuario.

Con respecto a las empresas, que ya tienen su flota obsoleta en un alto porcentaje, hemos golpeado puertas para que comisiones que existían antes de la pandemia se continúen y que trabajen en consecuencia. Como bien dijo el diputado, que se hagan cumplir ciertas cuestiones. Acá lo que se tiene que hacer cumplir es que cuando hay trabajadores, estos deben tener sus condiciones mínimas de trabajo y sus condiciones de salario, pero también los permisarios deben de cumplir con lo que hoy tienen, que son líneas del Ministerio de Transporte que no están siendo debidamente administradas, porque el Ministerio debe proteger también al usuario.

Entonces, si no hay condiciones ni herramientas para trasladar el pasaje, hay que mejorar esa situación. Debe de haber medidas para que los empresarios que sabemos que no tienen problemas económicos resuelvan esa situación. Creemos que no hay planteos ni diálogo. Quizás lo podamos entender este año pasado y este medio año, que ha sido muy difícil para todos, pero lo venimos viviendo hace ya unos cuantos años.

Creemos que la situación del país en su conjunto va a empezar a mejorar desde el punto de vista económico y por eso estamos acá, porque la brecha se nos viene achicando, la situación que se normaliza, una reestructura o una racionalización pedida por los trabajadores -no sabemos si avalada por el gobierno-, también, y no sabemos qué vamos a hacer con los puestos de trabajo. Tampoco sabemos qué vamos a hacer con las empresas que tienen su herramienta en mal estado, la situación del país levanta y esos coches van a salir a dar literalmente vergüenza a la calle, como ya lo están haciendo.

SEÑOR MARTÍNEZ (Andrés).- Soy trabajador de Copsa.

Quería decir que por el momento la totalidad de los trabajadores de Copsa están con seguro parcial y a media jornada. Hay un grupo de compañeros que son de administración, que están en el seguro total.

Si bien se ha incrementado un poco el trabajo y han entrado en el sector plataforma casi un 80 u 85% de los trabajadores a retomar su trabajo, hay compañeros que han pasado hasta un año y medio en el seguro total, a la espera de volver. Hemos tenido distintos ámbitos con la empresa y con el Ministerio de Trabajo y ninguno nos atendió en ese momento, por el tema de poder hacer una rotación del seguro, que nosotros explicamos que no era tanto por lo económico, sino por un tema de salud, ya que no es bueno que un trabajador esté casi un año y medio en la casa pensando qué iba a pasar con él. Hoy esa situación ha cambiado un poco, pero también tenemos problemas con los trabajadores de administración, los de taller, que por cosas naturales de la vida, como la modernización -las máquinas nos van ganando terreno-, tenemos gente de administración que sabemos que no va a volver a tener trabajo y estamos sabiendo que hasta diciembre o marzo va a seguir en el seguro. Hasta ahí, podemos tener un tiempo para poder solucionar ese problema con estos trabajadores.

Ese es un problema que estamos tratando de abarcar con los compañeros de la Federación del sector, por la razón de que la empresa donde yo trabajo no tiene voluntad en hacer una reconversión con esos trabajadores o darles algún otro puesto de trabajo de igual remuneración a la que tienen.

Hemos pedido también a las empresas tomar medidas como buscar causales jubilatorias, pagándoles algún dinero para que puedan jubilarse antes e incentivar al personal a irse, para poder dejar el trabajo para los demás. No lo consideran así. Hemos tenido ámbitos de monitoreo en distintos momentos con el Ministerio de Trabajo y con el de Transporte, donde hemos expresado que el servicio que se brinda es malo, cuando todavía sigue el decreto de que tenemos que viajar con diez personas paradas y aparentemente no se cumplía y no se cumple. Los mandos medios han dicho que la

empresa se hace cargo de las multas, si nosotros vamos con más de diez parados y le hemos dicho que es por un tema de salud y no de multas, que nosotros tenemos que darle tranquilidad al usuario de que va a viajar y no va a tener un problema de salud dentro de la unidad. Hemos insistido y denunciado ante el Ministerio de Salud Pública la falta de sanitización en los coches y la han mejorado, pero no la han cumplido al cien por cien, todo eso en base a que el usuario y el trabajador son los que corren riesgo con la pandemia que tenemos hoy.

Si bien la flota que tenemos nosotros es bastante nueva, bastante viable y no tenemos mayores problemas de roturas, como otras empresas, igual se nos ha dicho que aunque se dieran todas las condiciones volveríamos a trabajar con un 75% u 80% de los servicios si la situación se normalizara mañana. Nos parece ilógico, ya que tenemos un tope de carga, que está decretado por el gobierno, de salir con menos flota a la calle para ir más cargado con gente, que no es viable. Le hemos pedido, y nos consta que se le ha pedido al Ministerio de Transporte, algún subsidio por parte de la empresa y los empresarios y el Ministerio de Transporte ha cumplido con esos subsidios especiales que hoy dicen que son poco, que no les alcanza y que se tendría que trabajar en la tarifa. Si se trabaja en la tarifa estarían pidiendo que se aumente la tarifa al usuario, que hoy ya tiene un boleto caro. Obviamente, el usuario va a buscar otra forma de ir a trabajar, va a salir en su vehículo propio más tranquilo, porque va a estar en su ambiente, en su burbuja familiar, más o menos va a gastar lo mismo viajando en auto que en ómnibus. Eso repercute en nuestro trabajo, ya que si bajamos al usuario de arriba del ómnibus el trabajo para nosotros es menos.

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- La realidad que estamos viviendo es como lo manifestó mi compañero.

Queremos que se entienda que la situación real es mucho más angustiante que lo que hemos planteado acá. Hay muchas cosas que no decimos y que no vamos a decir, porque es la interna, el día a día que viven los trabajadores, es la falta de respuestas por parte de los empresarios, principalmente de la empresa Copsa hacia los trabajadores.

Entendemos que debería haber otro tipo de controles para que se tome un poco más en serio a los trabajadores asalariados de la empresa. Debería haber otras cuestiones. Los compañeros han recorrido los ministerios de Trabajo, de Transporte y no han tenido respuestas. Quizás el empresariado busca un conflicto abierto del sector. No lo ha conseguido, porque hemos estado con otras cuestiones y entendemos que el camino es otro. Si buscan el conflicto para otro tipo de réditos, no es este el camino que estamos tomando.

Pedimos un poco más de control por parte del Estado y nos gustaría que se pudiera formar algo, no para todos los problemas del sector, sino para tratar algunos de los inconvenientes más graves que tiene el sector suburbano, que es tan importante para la población que vive fuera de Montevideo, para que sea un poco más seguro.

Dicen que tiene que ser rentable y nosotros estamos convencidos de eso, porque ya hoy en día los coches andan con la carga que deberían andar, más allá de que han sacado turnos y les exigen, muchas veces, a los trabajadores que completen los coches y está mal. Esa es una decisión de cada uno no hacer caso, pero las presiones empresariales de los mandos medios existen y es la realidad que tenemos.

Uno de los pedidos concretos en esta comisión era que se formase una comisión o similar, para que nos diera una mano y podamos ir transitando, para que el sector empresarial corrija algunos puntos en relación con sus propios trabajadores y hacia lo

que es el servicio de los horarios, además de lo que respecta a su infraestructura, a su herramienta de trabajo.

Para que sepan, les digo que también estamos transitando la ronda de Consejos de Salarios. Ayer tuvimos la sexta reunión acerca de un convenio en el cual era realmente viable avanzar, pero ayer tuvo un tropezón más. Dentro de los planteos de las empresas está arriba de la Mesa -fue uno de los impedimentos que pusieron en el día de ayer- el nuevo sistema de subsidios, que no sé en qué varió. No lo tenemos claro como trabajadores y no tenemos por qué tenerlo. Ayer dijeron algo al respecto y sé que fue uno de los motivos para no poder avanzar en un convenio puente que tenemos ya en puerta y, lamentablemente, va a ir a otra instancia de Consejo de Salarios sin haber abierto uno. Reitero: capaz que los empresarios buscaban un conflicto de parte de los trabajadores, no lo encontraron; nos encontraron para seguir negociando, dialogando y usando las herramientas que nos da el Poder Ejecutivo para llegar a una votación y seguir con esta línea. Los pedidos son esos: una comisión para tratar el tema inminente de los puestos de trabajo, la situación de algunas empresas en lo que respecta a infraestructura y los incumplimientos sistemáticos, ya por muchísimos años, con sus trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la comparecencia.

Han hecho planteos más que puntuales, con un pantallazo global y luego la situación empresa por empresa, que también le sirve a la Comisión y, como dijo el diputado Fernández, el mes que viene va a venir el Ministro por primera vez a esta Comisión, con diferentes temas y la solicitud de conformar alguna comisión que trabaje puntualmente esta temática es uno de los temas que vamos a plantear, tanto al señor Ministro como al director Nacional de Transporte, que es quien tiene que velar para que se cumplan los compromisos entre el gobierno, el Ministerio, las empresas y los trabajadores.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte-, Unott)

(Ingresa a sala la delegación de la Asociación de Usuarios de Adami, AUA)

——La Comisión de Transporte tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación de Usuarios de Adami, integrada por Juan Plateiro y Luis Du Boishamon.

Ellos vienen a solicitar que se modifique el Decreto N° 100/2020 que establece que los vuelos internacionales deben encaminarse a los aeropuertos de Carrasco o de Laguna del Sauce.

SEÑOR PLATEIRO (Juan).- Pertenezco a la Asociación de Usuarios de Adami, así como a las Asociaciones Aeronáuticas Unidas del país.

Como bien dice la nota, a través del Decreto N° 100 de 2020 y, como era lógico por el tema de la pandemia, se restringió la operación de todos los aeropuertos nacionales e internacionales. Nos quedamos solamente con los aeropuertos internacionales de Carrasco y Laguna del Sauce, ambos de carácter privado. Más que el hecho de ser privado, lo importante es la restricción de la operativa a lo que es toda la aviación general que, realmente, complica muchísimo las cosas.

Toda la aviación general está fuera de esos dos aeropuertos y, como consecuencia de este decreto, cada uno de nosotros, cuando tiene que hacer algún vuelo internacional, debe ir obligatoriamente a Carrasco o Laguna del Sauce.

¿Qué pasa con esto? Fundamentalmente, los que estamos en la zona sur, básicamente no tenemos grandes problemas más que los costos que ocasiona la

operación en un aeropuerto privado y demás, pero en los casos de la gente que vuela desde el interior, es más complicado.

Para que tengan una idea, aunque ya la cosa ha mejorado bastante, en realidad el habernos hecho operar en Carrasco no mejora nuestra condición de aislamiento ni nada por el estilo. De hecho, es exactamente al revés. Tomamos contacto con mucho más gente cuando vamos a Carrasco que cuando estamos en el interior.

Para hacer una salida internacional en Carrasco, uno toma contacto con unas quince personas y para hacer un vuelo internacional desde Adami, Salto, Paysandú o Rivera toma contacto con unas cuatro personas, que representan a la misma cantidad de autoridades.

Para que tengan una idea de lo que significa para las aeronaves pequeñas de aviación general, un típico Cesna demora, desde Salto a Asunción, dos horas y media, y desde Salto a Montevideo, dos horas y media. O sea que tiene que venir acá, volar dos horas y media, para después volar cinco, y llegar a Asunción. ¿Cuál es el gran problema de esto? Que ninguno de esos aviones llega con cinco horas de autonomía. Entonces, con este decreto tenemos bloqueada toda la aviación de pequeño porte. Nosotros creemos que ahora -que ha mejorado la situación- no modifica la seguridad sanitaria operar desde esos aeropuertos, abrir un poco más el espectro y empezar a movernos de vuelta, que estamos bastante trancados.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- En realidad, no solo no favorece, sino que complica, porque el operador privado, tanto de Carrasco como de Laguna, ha dispuesto de pequeños lugares para hacer los pasos de frontera, y tanto en Laguna como en Carrasco -como bien se decía- de repente hay dos funcionarios de Policía, uno de Migraciones, uno de Aduana, otro de Interpol, otro de Narcóticos, en un espacio que no tiene más de 3 por 3 metros, donde además hay un escáner y diez personas, y obviamente los usuarios que a veces son dos o tres pasajeros y un piloto, todos concentrados en ese lugar, tal vez esperando media hora o cuarenta minutos a que todo el trámite se complete, porque hay que hacerlo todo junto y en ese espacio reducido. En cambio, en Melilla, y más ahora con la nueva terminal, Migraciones tiene su lugar independiente de Aduanas y de Policía Aérea. O sea que no solo el trámite es mucho más rápido sino que, además, se mantienen las áreas libres y los espacios abiertos en mejores condiciones. Por tanto, no solo es beneficioso, sino que es mucho menos riesgoso para la operación.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Realmente para mí es muy importante que estén hoy acá. Este es un reclamo que yo hice hace un par de meses en esta Comisión entendiendo que se incrementaban exponencialmente los costos para todas estas aeronaves de pequeño porte e incluso -como muy bien se explicaba- se imposibilitaba la salida hacia el exterior en el caso de un avión que sale de Artigas y tiene que ir a Paraguay, viniendo hacia Montevideo, por lo que le es imposible hacer la ruta directa. Y ahí no tenemos solución.

No quiero perder la oportunidad de preguntar -si bien no es específicamente el tema que los convoca- qué tanto está afectando el tema de los radares a la aviación en general. Yo realmente veo con un tanto de preocupación este tema, más allá de que el ministro manifestó que se están haciendo intentos para que vengan los técnicos de Italia, así como una reubicación de radares que no están destinados a la aviación general, sino al uso militar. Por eso, me gustaría escuchar la opinión de ustedes en cuánto a qué tan afectada está la aviación general. Yo algunas patas las puedo conocer por ser del rubro -como todos saben-, pero no lo siento tan seguro como lo han sentido ustedes, tal vez por estar un tanto alejado de la actividad.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Saludo a la delegación.

Querría hacer una pregunta con respecto a la problemática que ustedes plantearon, cuyos reclamos parecen absolutamente razonables.

¿Ustedes han tenido contacto con las autoridades de Dinacia por las dificultades que están atravesando? En ese caso, me gustaría saber qué respuestas o perspectivas les dieron respecto de ese planteo.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Quisiera plantear algo muy breve que tal vez se haya mencionado antes de que yo llegara, y que he dicho más de una vez en esta Comisión refiriéndome al tema en cuestión. Sin querer dramatizar la situación supongo que ustedes deben coincidir conmigo en que se duplican los dos momentos más críticos de un vuelo, que son el despegue y el aterrizaje, teniendo que hacer este tipo de operación, y no estando Adami ni otros aeropuertos internacionales disponibles para la normal operación.

SEÑOR PLATEIRO (Juan).- Con respecto a lo que preguntaba el diputado Cal, realmente el tema de los radares complica muchísimo el funcionamiento general de la aviación y también complica muchísimo al país, porque nosotros en el Uruguay recibimos líneas aéreas importantes que vienen acá y sienten una protección que debería existir y no existe. Está bien: las cosas se rompen, pero llegamos a un momento en el que creo que todo el mundo más o menos está en conocimiento de que los radares están sin mantenimiento.

Respondiendo la pregunta inicial puedo decir que nosotros tenemos diálogo permanente con la Dirección Nacional de Aviación Civil. Nosotros también estuvimos en el Senado planteando este problema, y antes nos reunimos con el director de Aviación Civil y él está absolutamente alineado con nosotros, pero evidentemente no es resorte de él trabajar en esto, aunque sí pedir lo relativo el decreto. Lo estamos pidiendo todos juntos; estamos todos volcados en la misma dirección, todos tenemos la misma idea, pero entiendo que en este Cuerpo y en el otro están quienes tienen posibilidad de cambiarlo.

El problema que tenemos hoy con los radares es muy importante y es un problema país. Nosotros nos vemos involucrados, porque somos los que estamos volando todos los días, estamos muy restringidos, y tenemos actividades que hoy están restringidas a cero. Por ejemplo, hace más de dos meses que no podemos hacer actividades deportivas y no tan deportivas, porque no hay un control efectivo, como debería haber, sobre el espacio aéreo uruguayo. Sabemos que ha habido un montón de movimientos, y que la Fuerza Aérea ha traído sus radares desde Salto para tratar de solucionar la situación, y es real -lo sabemos porque nosotros volamos- que hasta que no estamos realmente alto los radares no nos están recibiendo. Entonces, la persona que está en el control no tiene en sus manos la posibilidad de controlar esto y, realmente, está comprometida. La Dirección Nacional de Aviación Civil no ha tenido los medios para arreglar este tema, que no es solo nacional, sino que en este momento es un internacional, porque las líneas aéreas se ven muy afectadas.

Hay por ahí circulando una versión de que algunos aviones desvían para no pasar sobre nuestro país, y eso no es solo una vergüenza moral, sino que es un tema económico, porque el avión que pasa por acá arriba paga. Entonces, estamos dejando de recaudar porque no tenemos la posibilidad de controlar.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quisiera hacer una consulta muy breve, que tiene que ver con la comparecencia de la delegación ante este

ámbito. Si uno lee la parte expositiva del Decreto Nº 100/020, comprueba que fundamenta sus decisiones precisamente en la condición de la emergencia sanitaria por la que atravesaba el país. Cesada esta, y teniendo en cuenta que de alguna manera la actividad está volviendo a la normalidad, a nuestro juicio no habría motivo como para seguir manteniendo un decreto cuya razón se fundamenta precisamente en una excepcionalidad; agotada esta, sin duda, debería volverse a la situación anterior.

Día tras día este escenario se complejiza a partir del relato y de la pregunta, que el diputado Cal realiza. Nos hemos enterado por los medios de prensa de la situación que involucra a los radares y de todo ese complejo andamiaje económico de seguridad aérea que se está generando a partir de este proceso que todo parece indicar que no se podrá resolver a muy corto plazo.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- Solo para agregar y poner un poco en contexto lo que hablamos con respecto a la internacionalidad de Melilla y al resto de los aeropuertos del interior, quiero aclarar que estamos hablando de pequeños aviones, que llevan tres, cuatro o cinco pasajeros -no más-, y que vuelan en Melilla un par de veces por día, pero en Salto o Artigas lo hacen un par de veces por semana, con lo cual el esfuerzo es mínimo, pero lo que representa ese movimiento, sobre todo de gente, en la economía del país, es importante. Esta gente que hace esos vuelos normalmente no es turista, sino que son empresas que hacen negocios; es decir que están involucradas empresas uruguayas grandes que se ven beneficiadas por negocios mejores y más eficientes, a las que me parece que todos deberíamos apoyar. Regular esto requiere de un esfuerzo mínimo del Estado y es un gran beneficio que se vuelca inmediatamente a toda la población.

SEÑOR REPRESENTANTE IRRAZÁBAL (Miguel).- Agradezco a la delegación por haber venido.

Entiendo que lo que están pidiendo es que agilitemos la situación y que la Comisión sea el vehículo que intente de alguna manera relacionarse con aquellos que son responsables del decreto y de la acción, para que estas personas puedan ganar tiempo y dinero, porque al fin y al cabo lo que estamos ganando son puestos de trabajo, que es de lo que hablamos todo el día; hoy mismo estuvimos discutiendo sobre eso. Por eso destaco la importancia de designar rápidamente algún interlocutor para que lo haga.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso será parte de nuestro intercambio después de que se retire la delegación, pero como Comisión nos comprometemos a llevar adelante lo que ustedes están solicitando en esta nota, sabiendo que no somos nosotros los que modificamos o no un decreto, aunque tenemos la potestad para solicitar al Poder Ejecutivo que lo haga, en el entendido de lo que han manifestado ustedes y los diputados en cuanto a que la situación es totalmente diferente a cuando se firmó este decreto, en marzo del año pasado, cuando comenzó la pandemia.

Les agradecemos la presencia y rápidamente vamos a hacer las gestiones correspondientes para intentar que lo que ustedes están solicitando se destrabe y vuelva a la normalidad posible.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Usuarios de Adami)

——Tomamos en cuenta la opinión del diputado Irrazábal, que es muy bienvenida.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Yo creo que es muy apropiada la propuesta que hace el diputado Irrazábal. Esta Comisión de por sí es el ámbito natural de intercambio con el Poder Ejecutivo, y dada la premura que señalan quienes hace unos instantes intervenían en esta Comisión, tal vez sería razonable

designar una pequeña delegación que pueda reunirse con autoridades del Ejecutivo para plantear esta preocupación.

Se hablaba con ellos recién con respecto a qué había pasado en el Senado, y a si allí se había tomado alguna iniciativa en relación a esto. Entonces, tal vez también sería bueno coordinar con los senadores, a los efectos de no duplicar esfuerzos, sino ir en una sola instancia a dialogar.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Primero, agradezco la buena voluntad de la Comisión para resolver un tema tan importante como este, que está afectando tantos puestos de trabajo en una aviación general que ya viene bastante golpeada desde tiempo atrás.

Sin ánimo de cargar de más trabajo ni marcar ningún tipo de agenda a la Comisión, sino simplemente a modo de sugerencia, me parecería muy importante, y con una gravedad de carácter internacional -como mencionaba recién la delegación que se retiró-, que puedan intervenir -si a ustedes les parece conveniente- en el tema de los radares. Si bien el ministro de Defensa Nacional ya se ha manifestado con referencia al tema argumentando que estaban trabajando para que los técnicos italianos pudieran venir a revisar el radar Selex, simplemente quiero comentar que hace pocos días escuché en un medio de prensa decir que tenemos cinco radares, y eso no es así. El Uruguay hoy tiene dos radares: uno en Durazno y otro en Montevideo; teníamos otro radar, el Thompson, en Carrasco, pero dejó de funcionar, y ahora se rompió este otro radar, que si mal no recuerdo -apostando a la memoria y dejando constancia de que hago uso de ella y no tengo ningún tipo de documento en el cual respaldarme, porque me agarró un poco de improviso; no sabía que hoy tenían esta reunión; si no hubiera venido más preparado para brindar a la Comisión más información- fue comprado en 2014. Tenía tres años de garantía, y venció en 2017; desde 2017 hasta ahora no se hizo un contrato de mantenimiento y no se cumplió con el mantenimiento. Que desde el año 2017 hasta ahora a un radar tan importante como el del Aeropuerto de Carrasco no se le haga mantenimiento es realmente perjudicial, y hoy estamos viendo las consecuencias. Y desde el año pasado hasta este tampoco hubo una acción correctiva a ese acontecimiento. Esto lleva a que hoy no solo estemos siendo una zona oscura en el mapa, sino que también -como muy bien decía la delegación- estemos perdiendo recaudación por un tema de sobrevuelos y afectando también -lo que la delegación no dijo- a muchos sectores de la aviación general, como a la instrucción. En Carrasco -ustedes las pueden visitar- funcionan en la zona de hangares sur muchísimas escuelas de vuelo que son promotoras de formación de pilotos reconocidos a nivel internacional por la calidad con que los formamos en Uruguay. Hoy se están pudiendo hacer solo dos vuelos por hora, de siete u ocho escuelas de vuelo que hay en Carrasco. Esto está perjudicando tremendamente a las escuelas de vuelo de Carrasco, a las escuelas de vuelo de Adami y a otra cantidad de actividades que generan puestos de trabajo; hay gente que vive de actividades deportivas, como perfectamente puede ser el paracaidismo, que están restringidas en este momento por la carencia de radar.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Comparto absolutamente lo que plantea el diputado Cal. Creo que es de extrema gravedad lo que está sucediendo. Yo agrego que acá hay temas de seguridad que también pueden estar ocurriendo, porque se está generando una posibilidad de sobrevuelo clandestino del territorio, que ya sabemos que en otros momentos ha existido. Entonces, creo que hay circunstancias que son absolutamente graves. Y además hay un tema de imagen de país -como señalaba la delegación-, ya que a nivel internacional nuestra imagen de seriedad en cuanto a temas de seguridad y de características de manejo de nuestro espacio aéreo está sumamente deteriorada. Comparto que debería citarse urgentemente a las autoridades que están

vinculadas directamente con esto. Yo creo que el Parlamento no puede permanecer omiso en estas circunstancias. Supongo que la Comisión de Defensa Nacional también debe estar trabajando, y tal vez sería bueno coordinar con ella a los efectos de generar una instancia colectiva, que sería razonable que fuera en los próximos días.

SEÑOR PRESIDENTE.- Apoyando las palabras de los diputados Cal y Varela vamos a hacer gestiones con la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes intentando que el próximo miércoles -que tenemos Asamblea General- se pueda dar esa reunión con las autoridades correspondientes para trasladarles la preocupación existente e intentar solucionar en nuestro ámbito lo que se ha planteado hoy.

Si hay acuerdo, avanzamos por ahí.

SEÑOR REPRESENTANTE IRRAZÁBAL (Miguel).- Esa es una parte, presidente, la que tiene que ver con hablar del radar con el Ministerio de Defensa Nacional. Falta la parte relativa al Decreto Nº 100/020. Lo digo simplemente para ordenar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se van a hacer las dos gestiones para intentar que la reunión sea en los sentidos que se han manifestado hoy.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

